

Zur Diskussion

Nochmals: Zu den Begriffen „beim Betrieb“ und „durch den Gebrauch“ für die erweiterte Verantwortlichkeit von Kfz-Haltern und -Führern

*Dr. WILLI VOCK, wiss. Assistent
an der Sektion Verkehrs- und Betriebswirtschaft
der Hochschule für Verkehrswesen
„Friedrich List“, Dresden*

In NJ 1982, Heft 3, S. 128 f. setzt sich A. Marko mit den Begriffen „beim Betrieb“ und „durch den Gebrauch“ eines Kfz hinsichtlich der erweiterten Verantwortlichkeit von Kfz-Haltern und -Führern auseinander. Er kommt zu dem Ergebnis, daß die erweiterte Verantwortlichkeit nach § 345 ZGB bzw. der Versicherungsschutz nach der 1. VO über die Kraftfahr-Haftpflicht-Versicherung vom 16. November 1961 (GBl. II Nr. 78 S. 503) i. d. F. der 2. VO vom 12. Januar 1971 (GBl. II Nr. 14 S. 93) und der AO über die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahr-Haftpflicht-Versicherung vom 12. Januar 1971 (GBl. II Nr. 14 S. 93) dann vorliegt, wenn „typische Fahrerhandlungen, also durch den Gebrauch des Kfz bedingte Handlungen, für den Schadenseintritt ursächlich waren“ (S. 129). In diesem Zusammenhang betrachtet Marko die Begriffe „beim Betrieb“ und „durch den Gebrauch“ als Synonyme: Er setzt „beim Betrieb“ i. S. des § 345 ZGB und „durch den Gebrauch“ i. S. des § 1 der 1. bzw. 2. VO über die Kraftfahr-Haftpflicht-Versicherung bzw. des § 1 der AO über die Allgemeinen Bedingungen für die Kraftfahr-Haftpflicht-Versicherung gleich.

Abgesehen davon, daß der Versicherungsschutz aus der Kraftfahrhaftpflicht nicht nur für „durch den Gebrauch“, sondern auch für „aus dem Halten“ eines Kfz verursachte Schäden gewährt wird, sich der Versicherungsschutz¹ demnach offenbar nicht ausschließlich auf die Regulierung der Schadensfälle nach § 345 ZGB bezieht,² bedarf es m. E. weitergehender Bestimmungen des Begriffs „beim Betrieb“² bzw. des „durch den Gebrauch“ sowie des „aus dem Halten“.

Es ist Marko zuzustimmen, wenn er die Begriffe „beim Betrieb“ und „durch den Gebrauch“ gleichsetzt.³ Beide Begriffe erfassen inhaltlich den Zustand des Kfz, wenn von ihm typische — besser: verkehrstypische — negative Auswirkungen ausgehen können, die insbesondere durch hohe Geschwindigkeit, hohes Fahrzeuggewicht oder schlechte Sicht für Benutzer, andere Verkehrsteilnehmer und die Umgebung bedingt sein können. Dabei ist zu beachten, daß diese verkehrstypischen negativen Auswirkungen nicht schlechthin durch das Kfz begründet sind, sondern in erster Linie durch die überwiegend fehlende Fähigkeit des Menschen, ein Fahrzeug im Straßenverkehr absolut fehlerfrei zu gebrauchen. Die Ursachen für Verkehrsunfälle werden also in der Regel durch Menschen gesetzt und nicht durch Kfz; technisches Versagen als Unfallursache ist relativ gering.⁴ Folglich schließt der Zustand eines Kfz, wenn von ihm verkehrstypische negative Auswirkungen ausgehen können, notwendigerweise die Möglichkeit des pflichtwidrigen Verhaltens der Menschen im Straßenverkehr mit ein.

Ein Schaden entsteht „beim Betrieb“ eines Kfz, wenn er im ursächlichen Zusammenhang mit verkehrstypischen Handlungen zum Zweck der Fortbewegung, mit dem Gebrauch des Kfz als Fortbewegungsmittel, steht. Darüber hinaus wird — wie das Oberste Gericht bereits früher festgestellt hat⁵ — nicht nur während der Einwirkung von Triebkräften ein Schaden „beim Betrieb“ eines Kfz ver-

ursacht, sondern so lange, wie an ihm oder im Zusammenhang mit ihm dem Betrieb eines Fahrzeugs eigentümliche Handlungen vorgenommen werden (wie das Öffnen der Fahrzeurtüren, das Anhalten, um Benzin nachzufüllen usw.).

Das heißt mit anderen Worten, daß ein Schaden dann „beim Betrieb“ eines Kfz entsteht, wenn vom Kfz verkehrstypische negative Auswirkungen ausgehen können, und zwar sowohl im Zuge der Fortbewegung als auch im Zusammenhang mit dabei notwendigen, typischen Handlungen.

Im Zuge der Fortbewegung wird das Tatbestandsmerkmal „beim Betrieb“ erfüllt, wenn das Kfz sich durch Einwirkung der Antriebskräfte fortbewegt. Schäden, die sich in diesem Zusammenhang ereignen (z. B. in Folge eines Auffahrunfalls), entstehen „beim Betrieb“ des Kfz.

Aber auch Schäden, die sich bei der Fortbewegung ohne Einwirkung der Antriebskräfte ereignen, sei es nun z. B. verursacht durch die Straßenlage selbst (abschüssige Straße) oder bedingt durch das Abschleppen eines sich mindestens auf zwei Achsen bewegendem Kfz⁵, sind m. E. „beim Betrieb“ des Kfz verursacht worden, weil hier ebenfalls die verkehrstypischen negativen Auswirkungen aus der — wenn auch artspezifischen — Fortbewegung des rollenden bzw. abzuschleppenden Fahrzeugs (ob auf einer öffentlichen Straße oder nicht) entstehen können.

Entscheidend für das Tatbestandsmerkmal „beim Betrieb“ ist also die Fortbewegung des Kfz, imabhängig davon, ob dies durch eigene Antriebskräfte oder durch äußere Faktoren, durch unmittelbare (Betätigen des Gaspedals) oder mittelbare (ungenügende oder fehlende Sicherung des Kfz auf abschüssiger Straße) Handlungen des Fahrzeugführers hervorgerufen wird.

Verkehrstypische negative Auswirkungen können von Fahrzeugen außerdem dann ausgehen, wenn an bzw. mit ihnen Handlungen vorgenommen werden, die mit der Fortbewegung im ursächlichen Zusammenhang stehen. Hierzu gehört z. B. das mit dem Ein- und Aussteigen aus Fahrzeugen verbundene Öffnen der Fahrzeurtüren (nicht nur der Fahrertür) unmittelbar vor bzw. nach dem Fortbewegungsprozeß.

Schadensfälle, die insoweit in keinem unmittelbaren zeitlichen und örtlichen Zusammenhang stehen — das ist z. B. in dem von Marko genannten Beispiel der Fall, in dem der Fahrer nach dem Aussteigen aus seinem Pkw unachtsam die Straße überquert und dadurch einen Verkehrsunfall verursacht —, sind dagegen nicht „beim Betrieb“ eines Kfz entstanden. Dies trifft ebenso für abgestellte Fahrzeuge, also im Grunde für den ruhenden Verkehr zu.

Unter Umständen können auch von Fahrzeugen im ruhenden Verkehr gewisse Beeinträchtigungen oder gar Gefahren (z. B. bei nachts nicht ordnungsgemäß abgestellten Kfz) für Menschen und auch für die Umwelt ausgehen, jedoch lassen sie sich nicht in Verbindung setzen mit dem vom Kfz ausgehenden verkehrstypischen negativen Auswirkungen im Zuge der Fortbewegung.

In Anlehnung an die o. g. Entscheidungen des Obersten Gerichts sollten auch das Aussteigen des Fahrers oder/und anderer Insassen aus dem Kfz, um Benzin nachzufüllen (gleich, ob an einer Tankstelle oder auf einem Parkplatz), sowie das Beseitigen von kleineren während der Fahrt eingetretenen Defekten am Kfz (sog. Unterwegs-Pannen) als Handlungen angesehen werden, die typische negative Auswirkungen begründen können und somit die Prüfung der Verantwortlichkeit nach § 345 ZGB rechtfertigen, wenn dabei ein Schaden verursacht worden ist.

Umfangreiche Reparaturen oder Durchsichten an Fahrzeugen oder auch die Fortbewegung vorbereitende oder